LOTNIK

ORGAN • ZWIĄZKU • LOTNIKÓW • POLSKICH.

Nr. 3 (87) **Poznań, 20 sierpnia 1927.** **Tom VI**

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja.
Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.

Adres REDAKCJI I ADMINISTRACJI: **POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95|96.**

B. O.

Jak srogo lew ogonem rusza... i do tego robi wielką reklamę, to — zwykle interes klapnie.

Doświadczyły tego ostatnio, Junkerswerke w Dessau, które roztrąbiwszy na świat cały o wspaniałem przedsięwzięciu przelotu nad Atlantykiem, w parę godzin później dowiedziały się, że cudowne Junkersy z niemniej cudownymi silnikami (chłodzonemi wodą) na niespełna setnym kilometrze zmuszone były zrezygnować z chwalebnej żądzy zdobycia oceanu.

Dessau wydaje niesłychane pieniądze na rekl mę. Samoloty tamże wykonane przewożą masami najdziwaczniejsze towary od tygrysa i niedźwiedzia począwszy, aż do antidotum na cholerę. Ajencje skwapliwie podchwytują rozsiewane przez „propagandaszefa“ wiadomości, a że są w szatę zaciekawiającą ubrane, dzienniki je umieszczają propagując lotnictwo w parze z Junkersem.

Zakładom w Dessau już nie raz nóżka się pośliznęła. Już dwukrotnie ratowała je szczodrobliwa i hojna kabza „pokojowego Staat'u“. A ile na cel tak wzniosły, jak popieranie konstrukcji metalowych samolotów, wsiąkło z funduszów „Reichswehry“, to jest dość trudno określić.

By wrażenie niemiłe zatrzeć i ratować nieco zaszarganą opinję lansuje „propagandaszef“ masowe wiadomości o strasznych zawieruchach i burzach na Atlantyku. I tu zaczyna się część najzabawniejsza. Meteorologiczna stacja Junkersa twierdzi, że burze trwają. A amerykańskie stacje uważają, że jest wymarzona pogoda. I komu tu wierzyć?

Pewnikiem natomiast jest, że dla wygody Junkerswerke roześlą okólnik, że wadliwa konstrukcja wzgl. praca silnika nazywa się od dziś „ungünstige Wetterzustände“.

MIROSŁAW RADWAN PRZYPKOWSKI.

Problem silników chłodzonych powietrzem.

Le Bourget-Aviation w lipcu 1927 r.

Doniosłe postępy niedawno dokonane w dziedzinie komunikacji lotniczej osiągnięto przy użyciu samolotów zaopatrzonych w silniki lotnicze chłodzone powietrzem. Widoczne rezultaty, przekonywająco stwierdzają wspaniały rozwój, znakomite udoskonalenie i wielki pożytek tego lotniczego motoru.

Wystarczy zwrócić baczniejszą uwagę na takie gigantyczne loty transoceaniczne jak pułkownika Lindbergh'a, Chamberlin'a z Lewinem, poruczników Maitland i Hebenberger'a nad Oceanem Wielkim, lotników Smith i Bronte z San-Francisko do Honolulu, wspaniałe raidy Alan Cobham'a, Bernard'a, doświadczalne loty Chamberlin'a i Acoste w ciągu 51 godzin bez przerw, oraz na najświeższy trzeci z rzędu przelot Atlantyku przez majora Byrd z trzema pasażerami, aby wysnuć z tego właściwe wnioski i dojść do przekonania, że silnik lotniczy chłodzony powietrzem stoi na wysokości swego zadania i że jest on dziś groźnym konkurentem motoru chłodzonego wodą.

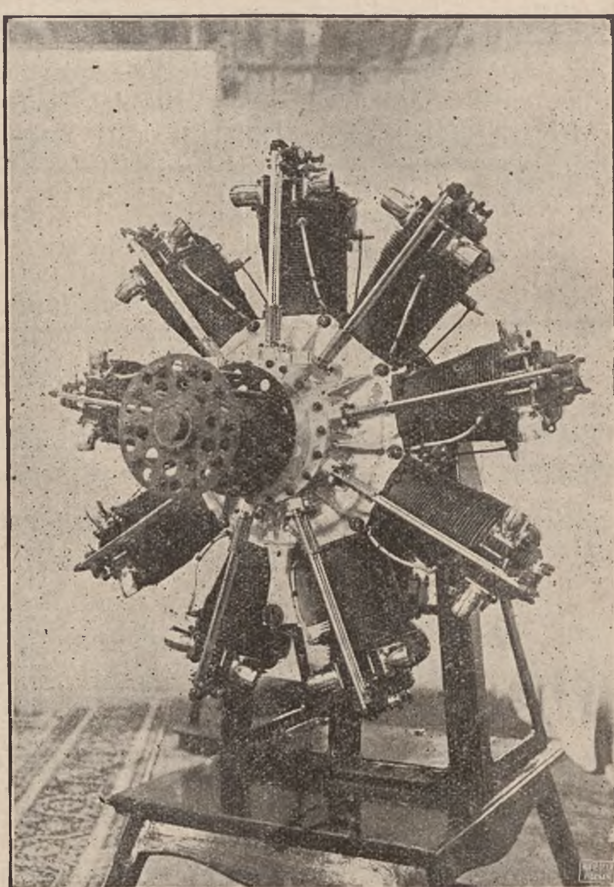
Zanim przejdziemy do streszczenia ważniejszych wydarzeń w uzyskaniu w technice lotniczej imponujących wyników dzięki zastowaniu silnika chłodzonego przez powietrze, omówimy charakterystyczne cechy tegoż motoru, które wybitnie wyróżniają go od silnika o wodnem chłodzeniu cylindrów.

Przy doskonałej pewności w pracy w niczem nieustępującej silnikom chłodzonym przez wodę, ciężar motoru lotniczego chłodzonego powietrzem na 1 MK jest o wiele niższy, skąd też jasny wniosek, że silnik ten jest odpowiedniejszy dla celów lotnictwa. Budowany p zeważnie w kształcie gwiazdy, lekki, szybkobieżny, ekonomiczny, niezrównanej prostoty, estetyczny i o doskonałem naturalnem chłodzeniu cylindrów, wirujący czy stały, silnik ten zdał świetny egzamin ze swej zadziwiającej dokładności w działaniu, a w ostatnich nadludzkich bodaj wysiłkach wykazał swa bajeczną wytrzymałość.

Do lotów długodystansowych, bez lądowania lub dalekiego wywiadu, silnik chłodzony powietrzem idealnie się nadaje, jest to silnik dla lotnictwa par excellence ogromnie praktyczny i dogodny dla pilota.

Kiedy od silnika lotniczego wymaga się stałej bez przerwy pracy, w przeciągu większej ilości godzin, przy zastosowaniu nawet najlepszych urządzeń i środków zapobiegawczych w silniku lotniczym o wodnem systemie chłodzenia woda paruje, chłodzenie nie jest dostateczne i aby uniknąć możliwego niebezpieczeństwa, zaniechanie dalszego lotu jest rzeczą wprost nieuniknioną.

Tragiczny epilog dążeń Nungessera i Coli do zwyciężenia Atlantyku mógł mieć jeden z takich ważnych powodów i pozwalam sobie

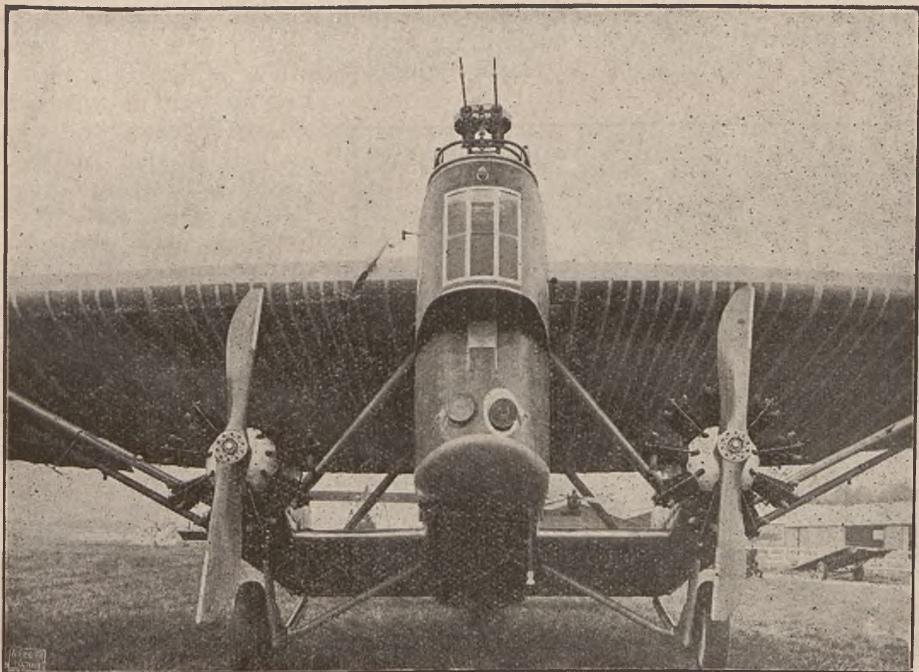


Silnik „Gnôme-Rhône-Jupiter", 480, 600 MK chłodzony powietrzem. Typ. VI.

na osobiste przypuszczenie, czy ostatnia nieudana próba pobicia rekordu Lindbergh'a przez francuskich lotników Costes i Rignot, zmuszonych daleko przed ostatecznym celem podróży, do przerwania lotu na Uralu, nie miała w istocie, analogicznego źródła niepowodzenia, zważywszy, że i doświadczony as francuskiego lotnictwa Pelletier Doisy, pragnąc świeżo dokonać raidu lotniczego w prostej linji z Paryża do Indji Angielskich na dystansie

7000 klm. zamierzał tę przestrzeń przebyć w dwóch etapach, rozporządzał bowiem w swym niefortunnym płatowcu typu S. E. C. M. silnikiem ochładzanym wodą.

Jak inną i właściwą drogą do sięgnięcia po wawrzyny w lotnictwie obrali umiejętni Amerykanie i praktyczni Anglicy! Mam tu na myśli ich racjonalne postępowanie, gdyż przyswoili oni sobie użycie do swych płatowców, silników chłodzonych przez powietrze, z pomocą których, jak wiemy, zbierają coraz to nowe triumfy lotniczne.



Dwupłatowiec wojskowy „Farman-Jabiru“ wywiadowczy z 2-ma silnikami Gnôme - Rhône-Jupiter“ rozwijającemi moc — 380 MK każdy.

Istnieje cały szereg przyczyn upoważniających do twierdzenia, że system wodnego chłodzenia w silniku lotniczym nie wiele jest praktyczny. Choć znaczne usługi, nie przeczę, silnik tej kategorji lotnictwu wyświadczył i nieraz wielce pożytecznym być może, mimo to należy przyznać, że silnik lotniczy chłodzony powietrzem jest znacznie lepszy i ma dużą przewagę nad silnikiem o wodnem chłodzeniu.

I tak naprzykład, największą niedogodnością silnika lotniczego o wodnym systemie chłodzenia jest potrzeba zabierania w przestworza niezbędnej ilości wody, która jak wiemy jest ciężka i dość szkodliwa dla odporności materjału silnika. Zdarza się, że lotnik w czasie przymusowego lądowania nabiera w radjator wodę taką, jaką ma pod ręką, najczęściej studzienną, która jak wiadomo zawiera wapień, przeto przy ciągłem fukcjonowaniu silnika, na ściankach koszulek cylindrów osadza się kamień kotłowy, wskutek czego wytrzymałość materjału narażona jest na szwank i stopniowo w szybkim stosunkowo czasie wartość silnika maleje.

Dla uruchomienia tego silnika zimą w czasie mrozu, wodę trzeba grzać i silnik ten w owym sezonie wymaga specjalnie umiejętnego obchodzenia się z nim. Silnik potrzebuje wciąż starannej opieki, wyśmienitego utrzymania i sumiennego montażu. Powinien mieć rutynowaną obsługę, składającą się z ludzi godnych zaufania, najmniejsze bowiem zaniedbanie czy nieuwaga ze strony obsługującego silnik mechanika, wreszcie zachodzące nieraz rozluźnienie, przy długiem funkcjonowaniu silnika, w przewodach organu jego chłodzenia, pęknięcie radjatora, lub innej części, prowokują wyciek cyrkulącej po cylindrach wody, co wskutek przeoczenia za wczasu, mogłoby mieć katastrofalne następstwa podczas lotu

Silnik chłodzony wodą spala poważną ilość paliwa, drogiej benzyny i oliwy; egzystują doskonale działające motory lotnicze chłodzone powietrzem daleko ekonomiczniejsze w stosunku do ilości zużycia paliwa na konia/godz., dorównujące jednocześnie w sile MK, silnikom ochładzanym przez wodę. Motor o wodnem chłodzeniu cylindrów jest zasadniczo droższy w cenie zakupu, a pod względem objętości t. zw. „plan d'encombrement“ zajmuje z reguły więcej miejsca w kadłubie płatowca niż normalny typ silnika gwiaździstego chłodzonego przez powietrze.

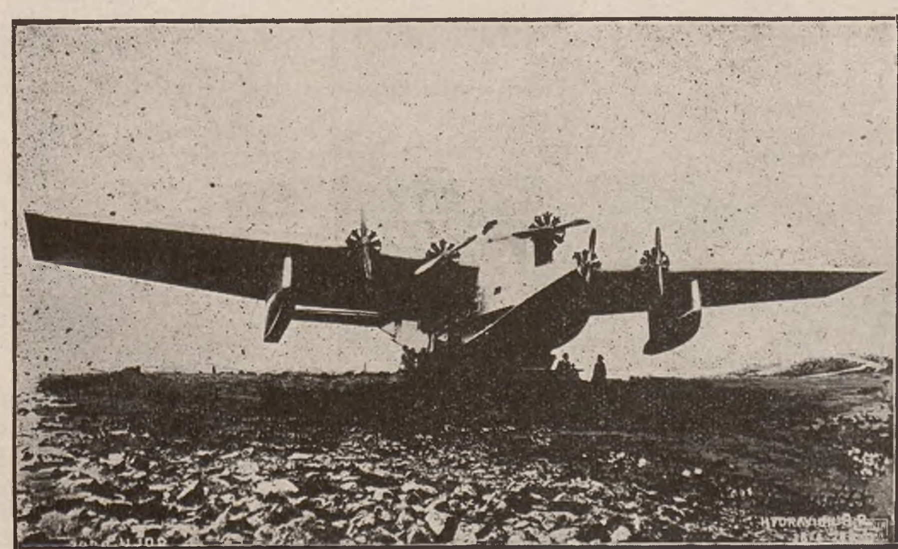
W samolotach uposażonych w motory ochładzane powietrzem większość z przytoczonych usterek i niedogodności nie egzystuje wcale, a co się dotyczy samego chłodzenia motoru, to ten sposób jest niezrównany, bo zaiste czyż istnieje lepszy środek nad wiatr kierunku lotu, element przyrody, powietrze, w którym, gdy samolot sunie z szybkością do 200 klm./godz., i więcej, prawo natury, mobilis in mobile czyni swoje, sprawia, że poruszone impetem powietrze ziembi bezpośrednio to co w sobie zawiera dając najkorzystniejsze ochła-

dzanie. Czemu więc uciekać się do sztucznych środków chłodzenia motoru lotniczego i dlaczego obarczać samolot bez potrzeby balastem, kiedy rozporządzamy w tym celu tak znakomitym źródłem, chłodem powietrza?

Racjonalnie ujęli tę kwestję Anglicy i Amerykanie, a za nimi wślad poszli nasi najbliżsi sąsiedzi Czesi, którzy w swym przemyśle lotniczym przyjęli zasadę stosowania w płatowcach silników chłodzonych powietrzem.

Już na ostatnim Międzynarodowym Salonie Lotniczym w Paryżu, z którego interesujące sprawozdanie znajdujemy w jednym z pierwszych numerów z b. r., można było zaobserwować znaczną tendencję ku stosowaniu do samolotów motorów ochładzanych powietrzem. Licznie wystawione tam eksponaty różnego typu takiego silnika np. „Jaguar“, „Lynx“, „Mongoose“, „Genet“ angielskiej firmy Armstrong-Siddeley i angielskiej wytwórni The Bristol Aeroplane Co. Ltd. słynne motory „Jupiter“, „Cherub“, „Lucifer“, jak również powszechnie już znane na równi z francuskiemi silnikami „Gnôme-Rhône-Jupiter“ — czechosłowackie motory „Walter“ Hieronimus-Blesk“, budziły żywe zainteresowanie kół fachowych i wymownie świadczyły o tem, że chwila powrotu do szerszego i powszechnego użycia w nowoczesnej technice lotniczej silników ochładzanych przez powietrze jest blizka.

Francja, której orjentacja zmierza raczej ku używaniu w samolotach silników chłodzonych wodą, idąc za prądem zagranicy, przystępuje do masowej produkcji silników chłodzony powietrzem, w takich nawet wytwórniach o wyrobionej renomie jak np. firma „Lorraine-Dietrich“ i „Salmson“, gdzie przez długi szereg lat budowano wyłącznie motory lotnicze ochładzane wodą!



Największy na świecie wodnopłatowiec monoplan — „Richard-Penhoet-Jupiter“ zakupiony dla armji francuskiej. Waży 20 ton posiada 40 metrów rozpiętości, skrzydła 9 mtr. szerokie o profilu 1 m. 80 wysokim; ogon 27 mtr. długi 4 m. szeroki × 4 m. wys. Zaopatrzony jest w 2 piętrowe pomieszczenia, z kabiną dla pilotów na zewnątrz. Wzlot w 40 sekundach, pułap 3500 m. szybkość 160 klm./godz. Ciężar użyteczny 5 ton, 5 motorów „Jupiter“ (Gnôme-Rhôme po 420 MK).

Pierwszorzędnym, równo, znakomicie i wzorowo funkcjonującym francuskim motorem lotniczym chłodzonym powietrzem, (którego rycinę podajemy na 3 str.) jest 9 cylindrowy, o sile od 420 do 600 MK dochodzący silnik o wszechświatowej sławie „Gnôme-Rhône-Jupiter“.

Motor ten popularnie zwany „Jupiter“ jest w codziennem użyciu w lotnictwie wojskowem i cywilnem całego świata i dniem lub nocą, bez względu na warunki armosferyczne, oddaje zadawalniające usługi. Układ cylindrów w formie gwiazdy jak również specjalny, ulepszony system chłodzenia stanowi, że motor ten jest jednym z najlżejszych silników lotniczych, bowiem waży mniej niż 700 gramów na 1 MK., gdy dzisiejsze inne silniki lotnicze mają na 1 MK — 1 kg. wagi i więcej. Silnik ten konsumuje przeciętnie 220 gramów benzyny na KM/godz. przy — 2150 obrotach na minutę i odbył oficjalnie niejednokrotną próbę działania w ciągu 150 godzin! Cyfry te mówią same za siebie i pozwalają rokować świetne wyniki płatowcom, które wyekwipowane zostaną w ten silnik lotniczy.

Silnik „Jupiter“ używany jest do licznych samolotów rozmaitych kategorji, nie wyłączając nawet płatowców sanitarnych-seryjnych typu „Hanriot'a“ przyjętego dla armji francuskiej, jak również aparatów szkolnych np. „Farman“, „Caudron“, „Sopwith“, „Hanriot“, „Nieuport“ itd.

Pozatem stosowany jest ten silnik do samolotów następujących: myśliwsko-pościgowe „Dewoitine“, „Loire“, „Gourdon“, „Lesseure“, „Caudron“, „Wibault“, „Blériot“, wywiadowcze „de Monge“ wielomotorowe transportowce-bombardujące, niszczycielskie „Potez“ „Goliath-Farman“, „Gotha“, „Caproni“, „Caudron“, komunikacyjne i handlowe „Latécoere“, Berline-Spad „Blériot“ „Fokker“, Handley-Page-

Hampstead i t. d., następnie do najnowszej konstrukcji Morskich Doków w Saint-Nazaire, wodnopłatowca - olbrzyma „Richard - Penhoët“, posiadającego 5 motorów „Gnôme-Rhône-Jupiter“ o sile 420 MK każdy, co daje razem kolosalną siłę pociągową 2100 MK., nadto cały szereg samolotów wojskowych, sportowych, turystycznych-lądowych i wodnych zaopatrzonych jest w ten praktyczny silnik lotniczy. O znakomitych własnościach tego motoru, świadczy następujące zwycięstwo lotnicze.

Ubiegłej jesieni, Kierownictwo Francuskiej Marynarki pragnąc poddać doświadczeniom posiadany materjał lotniczy zorganizowoło ekspedycję na hydropłatowcach na przestrzeń obejmującą 15.000 klm.

Użyto w tym celu dwa biplany, jeden typu „Lioré-Olivier“ 190 z silnikiem „Gnôme-Rhône-Jnpiter“, o sile 420 MK, drugi „Cams 37“ z motorem „Lorraine - Dietrich“ o mocy 450 MK. Aparaty podobne z tą różnicą, iż załoga samolotu „Cams“ zabezpieczona była podczas szybowania w t. zw. ochronę „conduite intériure“. Pierwszy płatowiec typu komunikacyjnego, prowadzony był przez porucznika floty morskiej Bernard’a z majstrem wojsk. Gaza, drugi aparat pilotował porucznik marynarki Guilland z majstrem Bougault.

Ruszono równocześnie z nad jeziora de Berre, w okolicy Marsylji w kierunku Madagaskaru. Już po przelocie miasta Tombouctou w Afryce, wodnopłatowiec „Cams“ zmuszony był przerwać lot i zaniechać go nadal zupełnie z powodu nienormalnego funkcjonowania motoru. Natomiast porucznik Bernard ze swym „Jupiterem“ doleciał szczęśliwie do celu podróży, z powodzeniem lądując na wyspie Madagaskar, wśród entuzjazmu przedstawicieli armji i owacji tubylców.

Silnik Bernard’a sprawnie i regularnie działał w ciągu całego lotu, a wytrzymałość materjału zupełnie nie przysposobionego do klimatów podzwrotnikowych i okolic równika, była nadzwyczajna. Lot ten, nie będąc zorganizowanym raidem, dowiódł jak należy oceniać mechaniczną wartość tego motoru lotniczego.

Lindbergh „le gosse du Ciel“ jak go tu francuzi zowią, zapytany o jego osobiste zdanie co do wartości posiadanego w epokowym przelocie Atlantyku, materjału lotniczego, rzekł: „jeżeli zaliczam się do szczęśliwców, to tylko zawdzięczam to tej okoliczności, że miałem w swym ręku świetną maszynę“! (New-York Times, 24 Mai). Motor samolotu („Spirit - of-Saint - Louis“ Wrigt-Whrilwind 200 MK, chłodzony powietrzem, w fenomenalnej imprezie lotniczej, w zachwycający sposób wykazał doskonałą regularność w działaniu, dając wielką pewność i wytrzymałość bez nagany.

Silnik Lindbergh’a i tegoż typu pilota Chamberlin’a jak i tej samej marki trzy motory Byrd’a o sile 250 MK każdy, w ciągu plus-minus 50 godzinnego lotu, bez lądowania, funkcjonowały, bez słabnięcia i najmniejszego defektu. Odbywając olbrzymie podróże powietrzne, w ostatnim wypadku w jaknajtrudniejszych warunkach atmosferycznych nocą,



W północnych dzielnicach Karuny (Szwecja) podczas oficjalnych prób w obecności władz wojskowych, przy mrozie 35° poniżej zera, silnik chłodzony powietrzem działał normalnie, kiedy żaden motor chłodzony wodą nie był w stanie wystartować i na wyżynie 8000 m., którą „Jupiter“ (Gnôme-Rhône) osiągnął, termometr wskazywał 45° lodowej temperatury.

w czasie ulewy deszczowej, gęstej mgły i pod wiatrem dmącym z szybkością 75 klm. na godzinę, kiedy załoga słynnego dziś samolotu „Miss America“, zdezorjentowana z zepsutym kompasem nie znała swego istotnego położenia, zatrzymanie działania tych motorów lotniczych, nastąpiło jedynie tylko wskutek wyczerpania się do zenitu zapasu benzyny i oliwy znajdującej się na pokładzie napowietrznego statku. Czy to doprawdy nie imponujące świadectwo odporności, hartu i niebywałej wytrzymałości takiego silnika lotniczego, duszy płatowca?

Przypomnijmy sobie, że doskonałe sukcesy anglika Alan Cobham powszechnie zwanego w świecie „szoferem napowietrznego

taksi“, dokonane były przy użyciu płatowca z gwiaździstym motorem chłodzonym powietrzem typu „Siddeley-Jaguar“ 385 MK.

Cobham w pamiętnym rajdzie z Anglji do Australji i viceversa, szybując etapami z owym silnikiem przebył 46.000 klm. w 320 godzinach realnego lotu, bez reperacji, ni zamiany swego wodnopłatowca seryjnej budowy, ani motoru!

Wielokrotne okrężne loty Cobham'a w Europie, z inicjatywy gentelmenów i na ich konto wykonał ten lotnik samolotami uposażonemi w silniki chłodzone powietrzem. Cobham ma ogromne zaufanie do tego motoru i będąc zasłużonym propagandzistą wielko-brytyjskiego lotnictwa, jest narówni z Lindbergh'iem pionierem i zwolennikiem używania w lotnictwie silnika chłodzonego powietrzem.

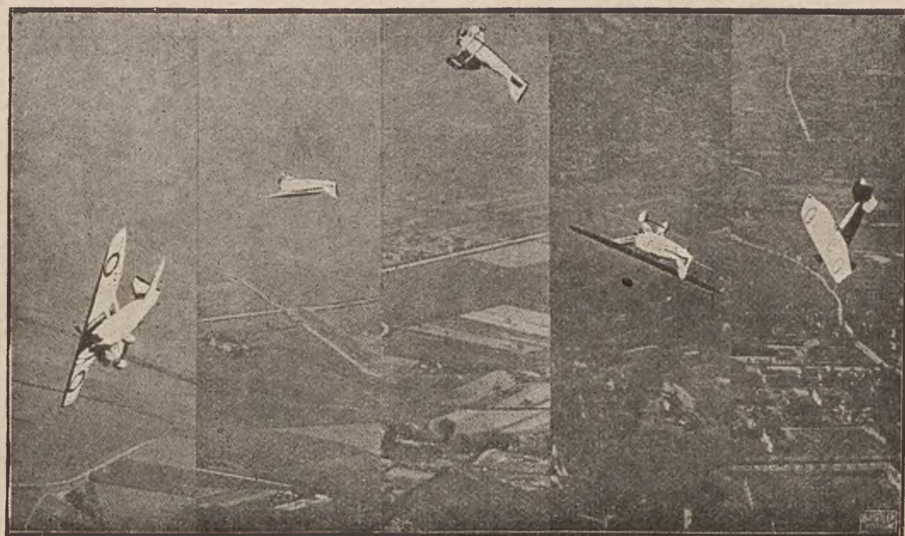
Markiz de Pinedo, tryumfator lotnictwa włoskiego, w samym locie z Włoch, etapami, przez Brazylję, Argentynę, Meksyk, Południową i Północną Amerykę i z powrotem via wyspy Azorskie, miał wiele kłopotu ze swym silnikiem chłodzonym wodą, motor nadmiernie się rozgrzewał i niewątpliwie szczęśliwiej by mu los sprzyjał, gdyby Pinedo posiadał w płatowcu „Santa - Maria“, silnik lotniczy chłodzony przez powietrze.

Naukowe lotnicze ekspedycje polarne Amudsen'a i Byrd'a w niezbadaną i niedostępną krainę wiecznych lodów Bieguna-Północy, który tyle już ofiar pochłonął, ukoronowano pomyślnym wynikiem dzięki użyciu do tych wypraw samolotów z motorami chłodzonemi powietrzem.

Powyższe fakty dobitnie stwierdzają doniosłą rolę i dużą wartość tych motorów lotniczych stosowanych w lotnictwie współczesnem.

Po wojnie rozpowszechniło się mniemanie, że silnik chłodzony wodą, jest wytrzymalszym i bezpieczniejszym od silnika chłodzonego powietrzem. Pogląd to mylny. Tysiące można przytoczyć przykładów, że na podobne argumenty nie mamy dziś podstaw. Konstruktorzy, którzy pozostali wierni słusznej idei chłodzenia motoru lotniczego przez powietrze, rozwiązując problem silników, przeznaczonych dla celów lotnictwa w myśl kardynalnej zasady: lekkość i pewność funkcjonowania, mogą się poszczycić wspaniałym plonem swych prac, dając na usługi ludzkości silnik lotniczy bez zarzutu.

Nowoczesna technika lotnicza pozwala przypuszczać, że w dziejach lotnictwa handlowego i komunikacyjnego powstaje nowa era postępów, w której wielką rolę odegrają dużych rozmiarów, wielomotorowe samoloty o motorach chłodzonych powietrzem, gdyż te silniki lotnicze, mają rację bytu w lotnictwie. Dziś już pracując z największą wydajnością mechaniczną o niezawodnem fukcjonowaniu, rywalizują z silnikami chłodzonemi wodą, dając maksimum pewności i bezpieczeńswa!



Jednopłat pościgowy „Dewoitine - Jupiter“ w ostatnich konkursach Wojskowych, przed Komisją Sekcji Technicznej i S. F. Aé. umożliwiał wykonywanie wzbudzających podziw, akrobacji powietrznych, nadzwyczajnem rezultatem chyżości, niezrównaną zręcznością i lekkością osiągania pułapu, w wysokim stopniu dominował nad płatowcami z silnikami najlepszego typu, o wodnem chłodzeniu.

Ostatnie rekordowe sukcesy lotnicze tych silników, wymownie świadczą o nawiązaniu szybkiej i wygodnej komunikacji powietrznej pomiędzy światem starego i nowego kontynentu. Zaprowadzenie bowiem stałej i regularnej linji transkontynentalnej jest obecnie tylko kwestją czasu.

Tryumfy dokonane przez amerykańskie lotnictwo, w dużej mierze należy zawdzięczać umiejętnej polityce Sekretarjatu Stanu dla Spraw Lotnictwa, która to użyteczna instytucja wiernie przestrzegała idei rozpowszechnienia w użyciu w komunikacyjnem, wojskowem i turystystycznem lotnictwie silników chłodzonych powietrzem. Użycie wielkiej ilości tych motorów w samolotach pasażerskich i na

linjach pocztowych w całej Ameryce, pozwoliło radykalnie usunąć wszelkie niedogodności i usterki silnika i stworzyć w ten sposób typ motoru lotniczego najpewniejszy i najpraktyczniejszy jaki możemy posiadać.

Po za Ameryką, która w wytwórczości lotniczych motorów chłodzonych powietrzem, stanęła na kuli ziemskiej na naczelnem miejscu budując seryjnie motory „Wright J. N. A., Whirlwind, Continental, Tornado, Sûper-Rhône, Rickenbacker, Morehouse, Lawrence“ w formie gwiazd i o pionowym ułożeniu cylindrów w V lub X, w Europie, Anglja przoduje w tym kierunku, k. eując doskonałe silniki np. „Jupiter, Jaguar, Armstrong, Lynx, Bristol, Cirrus, Douglas, Airdisco“, również Niemcy nie pozostają w tyle pod tymże względem, bez rozgłosu zbytniego, produkują pokaźną ilość tych silników lotniczych, nie mówiąc już o ogólnie znanych charakterystycznych niemieckich motorach chłodzonych przez powietrze, np. „Junkers, Siemens-Halske“.

Co się dotyczy polskiego genjuszu na tem polu, z uznaniem wypada podkreślić, że konstruktorami inż. Zalewskim, inż. Brzeskim i inż. Wallisem, kieruje twórcza myśl wyprodukowania dobrego typu, pierwszego polskiego silnika lotniczego z zastosowaniem doń chłodzenia cylindrów powietrzem. Życzyć należy, aby miarodajne czynniki istotnie strzegące naszych interesów przyszły z wydatną pomocą i poparciem polskim twórcom, aby ich szlachetne i racjonalne idee i zabiegi nie poszły na marne.

Zastosowanie do samolotów motorów chłodzonych powietrzem ma w Polsce wielkie znaczenie z następujących przedewszystkiem punktów widzenia, a mianowicie: 1) specjalnego klimatu, 2) naszego geograficznego położenia i 3) naszej sytuacji gospodarczej. A więc, zimą naprzykład, gdy nastaje okres śniegów i mrozów, silnik chłodzony wodą polskiemu lotnikowi jest niedogodny z powodu potrzeby uprzedniego rozgrzewania go przed startem, a nierzadko już jesienią panujące sroższe zimna zmuszają o podobnej niedogodności pamiętać. W mroźne dni, kwestja marznięcia wody w radjatorach zniewala do mnogich, uciążliwych manipulacji i uniemożliwia start o wyznaczonym czasie. Niejednokrotnie też, w tym czasie, w eskadrach lotniczych posiadających płatowce z motorami chłodzonemi wodą, pewna ich część musi pozostać na ziemi, rezygnując z odlotu.

Biorąc pod uwagę kwestję wymagań strategicznych, na wypadk wojny, w walce powietrznej, płatowiec z silnikiem chłodzonym powietrzem, ma znaczną przewagę nad płatowcem z motorem ochładzanym wodą. Samolot bowiem posiadający silnik, który ma wagę o 40% mniejszą na 1 MK, od motoru chłodzonego wodą o takiej sile MK, rzucając się w węzeł powietrzny, czyli t. zw. „looping“ bierze szybko pułap, zatacza krótki okrąg koła w powietrzu i z łatwością dozwala wyprostować aparat, przywracając go prędko do normalnej pozycji w locie. W zwinności tego płatowca nie zdoła mu dorównać samolot cięższy z motorem chłodzonym wodą i pierwszy przy jednoczesnej przeważającej dzielności i odwadze manewrującego nim pilota, zawsze będzie w pojedynku tryumfować.

W bitwach powietrznych przy posiłkowaniu się samolotami mającemi motory chłodzone powietrzem, przez wykonywanie akrobacji, korkociągów, koziołków i możliwych forteli szkoły wyższego pilotażu, stosowanej w współczesnej taktyce wojennej, możemy posiąść dużą wyższość nad przeciwnikiem, co jest ogromnie ważnem dla nas, z uwagi na stale rozrastającą się potęgę lotniczą państw ościennych i na brak na nieszczęście w naszym kraju obronnych, naturalnych granic. Nadmienić należy, iż na najświeższym konkursie płatowców pościgowych we Francji samoloty Spad, Dewoitine, Bernard, Gourdou, Willault, wszystkie z silnikami „Gnôme-Rhône-Jupiter“ ważyły od 1300 do 1340 kg. (wraz z wagą użyteczną 525 kg.) wówczas gdy te same płatowce z motorami chłodzonemi wodą ważyły od 1700 do 1800 kg. przy takimże obciążeniu.

Z powodu trudniejszej sytuacji gospodarczej, nie możemy się łudzić, że zdobędziemy rychło dostateczną ilość dobrych, odpowiednich lotnisk, jak to ma miejsce we Francji, Anglji, lub w Niemczech rozwiązanie przeto tego zagadnienia mogłoby być ułatwione przez użycie samolotów z lekkimi silnikami, gdyż płatowiec z motorem chłodzonym wodą przy startowaniu z przeciążoną maszyną daje znaczny minus i podwaja przestrzeń terenu potrzebnego do wzlotu, lżejszy natomiast silnik umożliwia płatowcowi startować i osiadać na dowolnych terenach nawet nie przygotowanych. Wobec takich ważnych przyczyn zastosowanie silników chłodzonych powietrzem w naszym kraju jest wielce korzystne i pożądane.

Z przyjemnością notuję fakt, że polski przemysł lotniczy odrazu stanął na dobrej drodze, fabrykując pierwsze swojskie samoloty z motorami chłodzonemi powietrzem np. inż. Tułacza, inż. Bartla, wykonane w ruchliwej wytwórni „Samolot“ w Ławicy i transformacyjne płatowce P. W. S. III. budowane w znanej fabryce lotniczej „Białej Podlaskiej“.

Przewagę silnika chłodzonego powietrzem nad motorem o wodnem chłodzeniu stwierdzono również w ostatnich operacjach bojowych w Maroku, gdzie eskadry lotnicze posiadające samoloty z silnikami chłodzonemi powietrzem wykazały wyższość o 200% w aktywności, w stosunku do eskadr z płatowcami o innych motorach.

Konstrukcje pierwszych samolotów polskich konsekwentnie zapoczątkowano, co rokuje nadzieje lepszej jutrzenki w racjonalnym rozwoju naszej floty powietrznej, tej najlepszej broni przyszłości Państwa Polskiego. Wspomnieć trzeba, że w szkołach i na kursach lotniczych wszystkich państw, jak również i w Polsce do nauki latania i pierwszego treningu, używa się samolotów o podwójnem sterowaniu z motorami chłodzonemi powietrzem a tacy pionierzy lotnictwa jak Blériot, Farman, Voisin, Caudron, Esnault-Pelterie, Nieuport, Duperdussin, Borel, Morane-Saulnier, Santos-Dumont i inni o wszechświatowej sławie lotnicy do swych świetnych eksperymentów w ówczesnej awiatyce używali motoru ochładzanego powietrzem. Osiemnaście lat upływa od czasu gdy kruchy jednopłat Blériot z silnikiem Anzani 25 MK. chłodzonym powietrzem, jednym susem przebył Kanał La Manche z Calais do Dowru co uważano ongiś za niemożliwość, a dziś znów świeże tryumfy tego systemu silnika lotniczego, znamionują przyszły niebywały rozwój potęgi powietrznej.

Silniki „Gnôme", „Clerget", „Le Rhône", „Anzani" już od roku 1909 osiągały coraz to nowe zdobycze na polu lotnictwa, a ich tryumfalne wyczyny w podboju atmosfery, zdobyły im na zawsze zaszczytne miejsce w historji lotnictwa. W najnowszych czasach lotnictwo nie pozostało zbyt wierne tej zasadzie, nie zachowując tradycji należycie, naturalnie dzieje się to z własną jego szkodą, którą niezawodnie obecnie powetuje i naprawi, dbając o dalszy rozwój użycia silnika lotniczego chłodzonego powietrzem, który jest praojcem motoru lotniczego.

W zakończeniu, niech mi wolno będzie na łamach tego poczytnego pisma poświęconego sprawom polskiego lotnictwa wyrazić głębokie życzenie, oby w jaknajskrupulatniejszy sposób nasze czynniki kierownicze M. S. W. zechciały przeprowadzić odpowiednie studja w celu pozyskania dla Polskiej Floty Powietrznej jaknajwiększej ilości dobrych płatowców głównie z silnikami chłodzonemi powietrzem. jeśli rzeczywiście chodzi nam o dobre rezultaty w przedsięwzięciach naszych dzielnych pilotów, armji lotniczej i cywilnego lotnictwa, jak również jeżeli zależy nam na przysporzeniu rodzimemu lotnictwu nie jednego tryumfu na wzór zagranicy, wszak bohaterskich porywów jednostek u nas nie brak, bodaj byśmy tylko posiadali odpowiedni materjał lotniczy, by módz ztworzyć legjon filarów i asów polskiego lotnictwa, ku chwale Najjaśniejszej Rzeczypospolitej, w imię dobra ogólnego, postępu, pokoju i cywilizacji.

JAN NIWIŃSKI.

Skrzydła miłości.

7 Powieść lotnicza.

Grają im, świszczą kule, Maryś skinął ręką.

— Felek — piguły! Jedna, druga, trzecia. Fruwają w powietrzu szczątki samolotów. Hangary się walą i palą.

Nie zimno już Marysiowi — Wyciągnął plan miasteczka „Szybuje" bokiem tuż nad domami.

— Aha, ten to sztab frontu!

Tam magazyny z amunicją.

— Felek dwie piguły na dom z zielonym dachem!

Felek się schyla, wyrzuca...

Mury się walą na łby bolszewickich wodzów. Ulicami tłumnie uciekają mieszkańcy.

— Nic wam nie będzie — rzekł cicho Maryś, — ja w ludzi bomb nie rzucam... Tylko ot tam, stoją osobno dwa wielkie domy bez okien, — to jeszcze carskie magazyny amunicji. Tam dolecieć, choć kule szarpią płaszczyzny samolotu! — Tam dolecieć. — Ile piguł zostało? pyta Felka.

— Pięć...

— Wal wszystkie w te dwie chałupy!

Żołnierze pilnujący uciekają — Maryś spadł tuż nad dachy. — Prawie jednocześnie przeżegnali się z Felkiem.

A Felek pracował. Pięć piguł jedna po drugiej! Pięć wybuchów, — a potem jeden wielki, straszny, ogłuszający ryk!!.

Wszystko stanęło w ogniu — i ziemia i szare niebo.

Płaszczyzny się zgięły i ptak polski runął w dół...

Raz jeszcze w świście powietrza zobaczył Maryś uśmiechniętego chrześniaka i pełne łez — oczy Oleńki.

A potem — w polu, o kilkaset metrów od straszliwego piekła trwających wybuchów w szczątkach samolotu — leżał — Maryś, przysypany przywalony poszarpanemi płaszyznami i ziemią i gruzem z wybuchu prochowni...

Obok leżał Felek. Krew płynęła z nosa i ust, dyszał ciężko. Otworzył oczy. Drżącymi rękami szukał rewolweru.

Wrażenia moje z pierwszego przelotu na samolocie „Bartel M. 2".

Przelot dla mnie nie jest żadną nowiną, wrażenia jakie się doznaje przy prowadzeniu wszystkich typów są prawie te same, jednakowoż na fakt, że przelot na „B. M. 2" był ukazaniem się nad polską ziemią płatowca polskiej konstrukcji przelatującego przestrzeń około 400 klm. z zaciekawieniem oczekiwano rezultatu, a z ust tych, którzy byli świadkami odlotu słyszałem słowa. Czy doleci!

„B. M. 2" po dokonaniu szeregu lotów próbnych, lotów warunkowych i treningowych, których zanotowano 150 ma wylecieć z swego gniazda, Sp. Akc. Samolot i udać się po raz pierwszy w dalszą drogę, na Wystawe Lotniczą do Warszawy. Ruchliwy jej konstruktor inż.-pilot Bartel czyni wszyskie przygotowania i nie zapomina o niczem, coby mogło stanąć na przeszkodzie przelotu. Silnik oddaje się do remontu, samolot ze względu na wykonaną dużą ilość lotów, poddany zostaje ścisłym badaniom, a że ma być wystawionym na Wystawie Lotniczej, ręka malarza wykończała ostatnie prace.

Na takich przygotowaniach upływa tydzień. Samolot po dokonaniu paru lotów próbnych, staje gotowy do przelotu, lecz pogoda nie dopisuje. W międzyczasie uzyskuje firma zezwolenie na przelot z M. S. Wojsk. Dep. IV. Ruszyć w drogę umawiamy się na piątek dnia 6 maja b. r. o godzinie 9-tej rano. I tego dnia pogoda nie szczególna, słaby wiatr północny, nisko przechodzą mgliste chmury, pole widzenia do 2 klm. Postanawiamy zaczekać. Mechanicy wprowadzają samolot na lotnisko, a inżynier Bartel z aparatem fotograficznym w ręku kręci się wokoło swego pupila skrzydlatego. Jedni proponują dla uwiecznienia pamięci zdjęcia grupowe wszystkich tych, którzy swą pracą przyczynili się do postawienia tego ptaka, drudzy odradzają zdjęć i wogóle przelotu dla zabobonu, dziś jest bowiem piątek, a że ja nie wierzę w wadliwe skutki siódemek, trzynastek, zapalenia papierosa jako trzeci i fotografowania się przed lotem, powtarzam propozycje pierwszych i dokonujemy zdjęć.

O godzinie 10-tej otrzymuję meldunek meteorologiczny, z którego wynika, że pogoda się polepsza. To też niebawem postanawiamy odlecieć. Obieramy sobie trasę lotu Poznań-Toruń-Warszawa z lądowaniem w Toruniu z trzech względów. Po pierwsze silnik wykazuje pewne niedomagania. Pomimoto, że pracował dość dobrze, nie trzymał równych obrotów. Po drugie nie znając dokładnie

---

— Poczekajcie psubraty, — drogo wam sprzedam moje życie!....

Tymczasem wybuchy na chwilę ustawały, a do samolotu biegli ludzie bladzi, z pianą na ustach.

— Tu — tu spadł!....

Ale gdy podbiegali kilku zaryło się nosem w ziemię — dobrze strzela Felek.

W płonącej prochowni na nowo ryczeć zaczęły wybuchy.

Wszyscy padli na ziemię — Felek zdążył zmienić magazyn w rewolwerze i gdy znowu się podnieśli dwóch komisarzy przypłaciło życiem swą zaciekłość... Paru żołnierzy padło rannych... W końcu nie miał już czem strzelać. Za późno się spostrzegł, że nie zostawił ani jednej kuli dla siebie. Szukał noża.

W tem usłyszał z pod płaszczyzn samolotu cichy jęk.

— To porucznik — porucznik mój — żyje jeszcze!

I ogarnęło go nagle wzruszenie z oczu popłynęły łzy. Resztkami sił pełznął, podnosił strzępy płaszczyzn, napróżno. Upadł szlochając.

— Porucznik mój! porucznik! Pochwyciły go ramiona rozszalałe, wściekłe. Szarpali go.

— Zabić! — zabić jak psa! — krzyczeli. A inni rozwalali szczątki samolotu. Trudno to było.

Po chwili ktoś się nachylił i rzekł z dzikim wyrazem twarzy.

— Ten drugi trup! Łeb sobie rozstrzaskał.

Jeden z komisarzy wyjął rewolwer, — przyłożył go do skroni Felka. — Krzyczał wściekle.

— Ja i temu łeb rozwalę, za mojego brata, za tylu komisarzy!... Giń psie. Lecz w tejże chwili uderzył go ktoś po ręku, rewolwer wypadł z dłoni. — Daj spokój — Fiedia!... przedtem musimy się czegoś od niego dowiedzieć. Gdzie stoi ich eskadra i dowództwo frontu, a potem to już oddamy go Sarze, żeby się z nim pobawiła... Potem rzekł głośno do trzymających Felka żołnierzy.

— Niech się nikt nie waży zrobić mu coś złego. — Przedtem musi iść na „dopros"! Musi nam wyśpiewać wszystko....

Tłum krwawych bolszewików niezadowolony ryknął....

zużycia materjałów pędnych, lepiej jest przewidzieć lądowanie w Toruniu, po trzecie, w porach wiosennych przestrzeń Konin-Kutno, około 100 klm., jest zalana wodą, a mgły są codziennemi zjawiskami tak, że przymusowe lądowanie powoduje w 99% uszkodzenie samolotu, czego doznałem przed miesiącem, lecąc z Warszawy do Poznania na przełaj. Dostałem się pod Kutnem w tak gęstą mgłę, że nie zdołałem nawrócić samolotu, a nie mając przy sobie busoli i wysokomierza (prowadziłem samolot transformacyjny) byłem zmuszony lądować, wskutek czego rozbiłem samolot w błotach.

Wszystko do lotu gotowe, mechanicy puścili w ruch silnik, inżynier Bartel i ja siadamy do samolotu. Krótka próba motoru, poczem kołuję samolot do startu. Godzina 11-ta znak startu. Zwolna toczy się płatowiec po lotnisku, za chwilę zawisa w powietrzu. Po okrążeniu lotniska biorę kierunek na Toruń. Powietrze jest niespokojne, lecimy prawie, że pod wiatr, jest dość silny, wysokomierz wskazuje 500 mtr. Za Gnieznem postanawiam z względu na rzucanie maszyną wdrapać się ponad chmury. Przy 17 set obrotach (pełne obroty silnika 1900) ciągnę z lekka maszynę do góry. Osięgam wysokość 800 mtr. i tu spotykają nas pierwsze Cumulusy. Są one dość grube. Przez otwory przepycham samolot. Na wysokości 1200 mtr. mam je już pod sobą. Nad Mogilnem w wysokości 1300 mtr. lecimy dalej w wyznaczonym kierunku, powietrze tu nadzwyczaj spokojne, płatowiec nie kołysze się więcej, inżynier Bartel co chwilę sprawdza słuchem bieg silnika, pracuje dobrze, lecz nie równo, wreszcie udaje mi się silnik tak uregulować, że przy 17000 obrotach pracuje bez zarzutu.

Niemam zwyczaju zabierać z sobą mapy, gdyż znam zachodnie ziemie Polski jak swoją kieszeń, to też zaczyna mi się zwolna nudzić. Zadowolony jestem z szybkości jaką samolot rozwija, mimo to, że lecimy pod wiatr, mamy już Inowrocław pod sobą. Z jednostajnych rozmyślań budzi mnie inż. Bartel. Nie zapomniał nawet o zabraniu na drogę dobrej czekolady Goplana. Długo też nie trwało, została zjedzona.

W międzyczasie jesteśmy nad ogromnemi lasami ciągnącemi się za Inowrocławiem aż do samego Torunia. Z daleka widzę przez otwory chmur wąskie pasmo Wisły, o czem daje znać inżynierowi i szukam Torunia. Nadlatuje wprost na miasto. Po lewej ręce leży lotnisko. Błyszczące pod szkłem hangary i nowe koszary dają mi kierunek. Trzeba się obniżyć. Przymykam gaz, samolot dotyka chmur, a że były one dość zwarte, trzeba było szukać otworu. Dostaliśmy się pod

---

— Nie bójcie się — potem nie minie go zasłużona kara!....

Tego już było Felkowi za wiele.

— Ach wy „sukisyny“, „psubraty“, — wam się zdaje, że ja choć słowo powiem. A niedoczekanie wasze! psiesyny co tak postępujecie z jeńcami!

Komisarz pobladł.

— No bądź spokojny, już my się z tobą pobawimy, że ty wszystko wyśpiewasz. I ryczący tłum wlókł Felka do kwatery komisarza. Stamtąd czerwonogwardyjcy zaprowadzili go do więzienia, czyli do tak zwanego „obozu jeńców“.

ROZDZIAŁ IX.

„Kraina śmierci“.

Opodal miast, w polu, — jakieś straszliwe lochy, — kazamaty....

Ogrodzone to wszystko murami i drutem kolczastym. A wewnątrz na kamiennej wilgotnej podłodze, gdzie tu i owdzie widniały szczątki słomy, leżeli ludzie — raczej trupy sine, z ledwie widocznemi znakami życia.

Oczy szkliste i błędne — to jeńcy polscy. Stąd ich gonią do robót, i tu powracają zmęczeni do ostateczności, głodni, wyczerpani, by konać powoli na galopujące suchoty, lub na tyfus brzuszny, czy plamisty.

Chorzy pozostają ze zdrowymi i zarażają dalej i dalej...

A trupy wyrzuca się na dziedziniec, w dół, a gdy większa ilość się zbiera, to dół się zasypuje.

Z jednym z jeńców zdążył Felek zamienić kilka słów. Wszystkich poddają naprzód torturom przy tak zwanym „doprosie“.

Oficerów męczą na śmierć, w najokrutniejszy sposób. Rozpalonem żelazem wypalają gwiazdki na ramionach, szarże oficerskie! Na nogach wypalają ogniste lampasy....

Zakopują żywcem do ziemi lub wieszają nogami do góry, aż przyjdzie śmierć w straszliwych męczarniach.

— Ach psy! psy!.... — jęknął Felek i zaciskał związane pięści. — I mnie to czeka lecz przedtem im powiem, powiem im wszystko tylko nie to, czego się będą chcieli odemnie dowiedzieć!... (C. d. n.)

chmury. Tu znowu porządnie rzuca, nie dziw, jest pora południowa. Mijamy Wisłę. Tak nas poddmuchnęła, że zawiśliśmy na chwilę na pasach. Zdawało się, że maszyna wlatuje w korkociąg. Mały ruch sterami, a poczciwy „B. M. 2“ się wyrównuje. Po okrążeniu lotniska wylądowaliśmy o godzinie 12 min. 30.

4. pułk lotniczy jest uprzedzony telefonogramem o przylocie, to też nieomal cały tamtejszy personel latający wyszedł na powitanie. Pytaniom nie było końca, zaciekawienia dużo, wyjaśniamy wszystko. Zauważyłem, że obecni wyrażają się z zadowoleniem o „B. M. 2“ (pilot ocenia w dużym stopniu samolot już z jego wyglądu). Pan pułkownik-pilot Menczak, Dowódca tamtejszego pułku lotniczego zaprasza nas na obiad. Tutaj spotykamy dwuch oficerów lotników z Warszawy i od nich dowiadujemy się, że od Płocka w stronę Warszawy leży tak gęsta mgła, że przedostać slę, nie sposób. Jak dobrze było lecieć przez Toruń. Po spożyciu sutego obiadu w Kasynie Oficerskiem i miłej pogawędce, dziękując panu pułkownikowi za gościnne przyjęcie, ruszamy o godz. 15-tej w dalszą drogę. Pogoda ta sama co w południe, mamy teraz lepsze warunki lotu, bo wiatr wieje z tyłu. Mijamy Toruń na wysokości 300 mtr., trzymając się prawego brzegu Wisły, lecimy w kierunku Warszawy. Silnik pracuje bez zarzutu. Koło Włocławka dostajemy się w chmury, tym razem trzeba je okrążyć, aby się dostać ponad nie. Nad chmurami lecimy dobrą chwilkę, stają się one powoli tak gęste, że utrudniają orjentację. W końcu zakryły ziemię, i jużeśmy z niej nic nie widzieli. Ażeby nie zmylić kierunku lotu postanowiliśmy się obniżyć. Lecimy dalszą przestrzeń pod chmurami. Przecinamy Wisłę pod Wyszogrodem, a z daleka na horyzoncie wskazuje mi inżynier Bartel Warszawę. Jest cała w dymie i zamglona. Lekko połyskują szklane dachy niektórych budynków. Okrążamy lotnisko, jest godzina 16^{45} gdy samolot dotyka kołami ziemi. Odrolowuję samolot do Centrali Badań i tu mamy możność zobaczyć nowy samolot polski wykonany w Wytwórni Samolotów w Białej Podlaskiej, na którym przyleciał tego samego dnia pilot Rutkowski i jej konstruktor również na Wystawę.

Samoloty polskiej konstrukcji już mamy, nie są gorsze od zagranicznych, nawet i konkurować z niemi mogą. My polscy piloci czekamy i zwracamy się do czynników miarodajnych, ażeby dali nam możność zdobywania sławy dla lotnictwa polskiego na polskich samolotach.

Hołodyński, pilot.

Kalejdoskop.

Mój Boże! Czyż zawsze nasz „Kalejdoskop“ musi być taki poważny, ponury niemal, pesymistycznie nastrojony na najbliższą przyszłość? Któż to powiedział? Nie, wcale nie! Powinno się znaleźć miejsce i na chwilę śmiechu, kpin serdecznych — zabawnej rzeczywistości.

Chcemy się przeto zabawić dzisiaj w pytania. Nowa to gra, dająca wielkie pole do popisu zarówno dziennikarzowi, jak i czytelnikowi. Nasza dzisiejsza „zabawa w pytania“ obierze sobie za temat rajd atlantycki kapitanów Kubali i Idzikowskiego.

Kilka pism (nie wszystkie — te, którym przy łamaniu numeru zostało małe puste miejsce) doniosło, że rajd ów „mimo wszystko“ się odbędzie — i to w sierpniu. O tym rajdzie wspominaliśmy już kilkakrotnie, lecz ... zwątpienie jest rzeczą ludzką. Obecnie jacyś ludzie bez sumienia starają się narzucić nam pewność tego przedsięwzięcia, czyli inaczej: podniecają nasze nerwy, zaostrzają nam słuch i wzrok, każą cierpliwie — czekać.

Przypuśćmy! — Rajd się odbył, dzielni Polacy, może nawet pierwsi, dokonali przelotu w odwrotnym, niż dotąd kierunku — z Paryża (niestety nie z Polski!) do Nowego Jorku. Okryli imiona swoje i Polski wielką glorją wyczynu brawurowego...

I oto pytamy: czy dowiemy się o tem w porę — równocześnie z całą zagranicą? Czy P. A.-T. poświęci trochę miejsca w swych komunikatach na rajd lotników? Zapewne, w to wątpić nie można!

Więc pytamy znowu: czy pisma nasze codzienne depesze o rajdzie zamieszczą? Zapewne! Tak, ale tu jest sedno sprawy!

Dlaczego lotnikom Amerykańskim poświęcano niemal wstępne artykuły, a już w każdym razie pierwsze stronice, a o Orlińskim czytaliśmy gdzieś daleko — w głębi tekstu — maleńkiemi, maleńkiemi literkami? Dlaczego to samo było z Rayskim? A zatem — czy to samo będzie i z Kubalą? Zapewne...

Dlaczego nasza prasa nie chce zrozumieć, że taki jeden lot brawurowy prędzej rozstrzygnąć może o ... pożyczce amerykańskiej, niż 20 podróży okrętem panów ministrów. Bo to jest największa, najskuteczniejsza propaganda Polski. Bo to jest nauka elementarna o tem, czem jest Polska, wykład dla zagranicy.

Ale przypuśćmy nawet..., że pisma, tak, jak to się wszędzie na świecie odbywa, poświęciły kilka stronic rajdowi, zamieszczając fotografje, mapę — artykuły drukując tłustym drukiem. Pytamy: czy pisma zagraniczne

napiszą kilka słów o polskim rajdzie? O tak! ...Kilka słów...

A zagraniczne pisma fachowo-lotnicze — też „kilka słów“ umieszczą. Bo Polska — to nie Portugalja i nie Peru, nie Sjam, i nie Luxemburg, — bo o Polsce mniej się wie zagranicą, niż o republice San-Marino. A pozatem — są pewne sfery na całym świecie, którym bardzo na tem zależy, ażeby o Polsce nie wiedziano nadal, aby wiedziano mylnie, źle, — aby ów „wykład“, jakim stać się powinien rajd — nie odniósł rezultatu.

Pytamy więc dlaczego tak się dzieje? Czyż nie mamy naszej własnej prasy lotniczej, której obowiązkiem jest stanąć na straży imienia lotnika polskiego tak w kraju — jak i na zewnątrz?

Bo, że urzędowa propaganda zagraniczna śpi — to o tem wiemy wszyscy.

Więc pytamy ze szczerym i zdrowym śmiechem:

„Czy nasza prasa lotnicza jest tylko niegrzecznym małym chłopczykiem, któremu się w łóżeczku — niechcący — przydarzają nieszczęścia, — czy może jest sympatycznym głupim Jasiem, który poważnie marszczy czoło?“

Pytamy...

* * *

Pierwszy i jedyny dotąd Zjazd Polskiej Prasy Lotniczej zwołany był do Poznania przez „Lotnika“ w r. 1925. Radzono, uchwalano, wytknięto linję polityki. Nawiązano kontakt z prasą codzienną. Uchwalone wnioski posiadamy na piśmie. Ciekawe dokumenty. Jesteśmy z nich dumni.

Ale pytamy: czy odbył się następny Zjazd, na który byliśmy serdecznie zapraszani...... do Warszawy?!

PRZEGLĄD PRASY.

Londyn - New York.

Czasopismo francuskie „Les Ailes“ donosi, iż kpt. Mac Intosh pilot komunikacyjny angielskiej kompanji „Imperial Airways“ zamierza dokonać lotu z Londynu do New-Yorku. Przygotowania już ukończył i raidu dokonać ma na samolocie typu Fokkera wyposażonym w jeden silnik „Jupiter“.

O ekspansję franc. przemysłu lotniczego.

Francuskie czasopismo lotnicze „L'Aero-Sports“ narzeka, że rynki zagraniczne francuskiego przemysłu lotniczego zamykają się coraz bardziej. Podczas gdy każdy naród stara się rozwijać własny przemysł lotniczy, to we Francji chyli się on ku upadkowi. Jako przykład „L'Aero-Sports“ przytacza Czechosłowację, która nietylko zaopatruje własny kraj, ale dostarcza Holandji i innym silników, sprzedaje licencje na samoloty Belgji i zakłada fabryki w Bułgarji.

Popularność Lindbergha.

„Knrjer Poznański“ podaje ciekawe wiadomości z Ameryki. świadczące o olbrzymiej popularności Lindbergha. Czytamy tam, że w Cleveland banda oszustów nadużywając nazwiska modnego dziś lotnika, rzuciła na giełdę akcje fikcyjnego towarzystwa „Lindberg Aeronautic Corporation“ na sumę 100.000.000 dolarów. Dopiero dzięki interwencji władz zdemaskowano oszustwo. Czytamy dalej, że amerykański trust papierowy ogłosił sprawozdanie, iż podając opisy podróży lotnika, zużyto 25.000 tonn papieru więcej, niż no malnie. Aby nabrać pojęcia o olbrzymiej ilości wystarczy zaznaczyć, że wartość papieru wynosi 15 miljonów złotych.

STANISŁAW MICHAŁ GRABOWSKI.

Żart Serge'a Ryxe, pilota cywilnego.

(Ciąg dalszy.)

Słowa te zabolały go głęboko, piedestał, na którym dotąd widział Ivette, runął. Zrozumiał, że i ona niczem się nie różni od tamtych, innych baletnic z kabaretu. Suknia Ivette'y, to przerafinowanie jej kokieterji. Pieniądz — ten dolar czy funt, czy nawet frank, jest treścią życia Ivette'y. Zrozumiał to Serge — ale kochać się jednak nie przestał. Zmysły jego były podrażnione, uczucia stłumić nie był w stanie.

Przedziwna wierność Serge'a: kwiaty, co wieczór inne, składane na gotowalni Ivette'y przez zaciekawioną służącą — jego codzienna obecność w Palace, — zdziałały swoje. Coraz przychylniej spoglądały na samotnie siedzącego przy stoliku Serge'a spokojne wielkie

oczy Ivette'y. Bawiła się z innymi, z innymi tańczyła, kto inny ją odprowadzał autem do domu, — lecz stale pamiętała o obecności Serge'a na sali, czuła obecność jego i przykro jej było, jeśli się kiedy nie stawił. —

Aż wreszcie postanowiła noc sylwestrową przebawić się i przetańczyć wyłącznie z Serge'em Ryxe. Powiedziała mu o tem.

Cóż więc dziwnego, że Serge tryumfował?

III.

Otuliła się w długie selskinowe futro i przesunęła swą małą dłoń w skórkowej białej rękawiczce pod ramię Ryxe'a. Skierowali się po marmurowych stopniach wdół, ku wyjściu. Odźwierny, murzyn, w czerwonej liberji, miał już otworzyć drzwi, gdy — pchnięte silnie zzewnątrz — rozwarły się same. — Przed drzwiami Palace, w jaskrawym świetle pająków, zawieszonych na pułapie hallu, wyrosły dwie strojne męskie postacie w pelerynkach frakowych i cylindrach. Panowie ci, starannie wygoleni, o rysach anglo-saskich, we frakach nienagannych, — natknęli się na Serge'a i Ivette'ę. Już Ryxe z Ivette'ą mieli ich wyminąć, już oni sami chcieli z drogi ustąpić, gdy nagle...

Dwoje rąk chwyciły za cylindry, dwa fraki skłoniły się nisko i grzecznie przed Ivette'ą.

— Dokąd to pani? — zagadnął jeden z elegantów kiepską francuzczyzną, zdradzającą Anglika.

— Właśnie stawiliśmy się zgodnie z umową... — przemówił drugi.

— Dla pani zrezygnowaliśmy z pięknego balu, — ciągnął pierwszy.

Ivette i Serge zatrzymali się przed samemi drzwiami. Tancerka zwróciła uśmiechniętą twarzyczkę w stronę Anglików. Potem łobuzerskie spojrzenie rzuciła na Serge'a.

Niech pan zaczeka, panie Ryxe. tylko chwileczkę... — i zbliżyła się do tamtych, już zdaleka wyciągając rączkę do pocałunku.

Serge zagłębił ręce w kieszeniach płaszcza i czekał. Ze wstrętem spoglądał na wymuskane postacie podstarzałych już mocno Anglików, ludzi o twarzach zblazowanych, pokrytych zmarszczkami i resztką źle startego pudru. Monokl w oku łysiejącego bruneta i przylizany przedział na głowie wyższego, blondyna, — wzbudzały w nim odrazę. Był zły, że Ivette wogóle raczy z nimi mówić, z tymi dwoma importowanymi manekinami, w chwili, gdy ma przy sobie pięknego młodego Francuza, jego — Serge'a Ryxe!

Konferencja Ivette'y z Anglikami prowadzona głosem przyciszonym, zaczęła się przeciągać. Serge chrząknął znacząco.

I oto panowie we frakach pobiegli szybko schodami pod górę, do szatni, a Ivette podeszła do Serge'a. Uśmiech z jej twarzy znikł, wyczytał w jej niebieskich oczach cień smutku.

Zaczęła głosem spokojnym, wolno, słowo po słowie:

Panie Ryxe! — Dobry, kochany panie Ryxe! To może bardzo nieładnie z mej strony, ja wiem, że to nieładnie. Ale powinien pan mnie zrozumieć. Widzi pan, już dawniej... parę dni temu...

Serce Ryxe'a zamarło. Przeczuwał, co powie Czarna Ivette. Więc tyle radości — napróżno?! Więc tak się wywdzięcza za jego uczucie?!

— Już im dawniej obiecałam, że Sylwestra razem spędzimy. A mnie na nich tak bardzo zależy, pan nawet nie wie, jak bardzo. To tacy bogaci ludzie. Wiem, że niemili. starzy, że Anglicy, lecz tyle mają funtów... A od tego moja karjera zależy. Zresztą, cóż tu się długo tłomaczyć, — nie mogę panu dzisiaj towarzyszyć, odłóżmy to na jutro! I niech się pan na mnie nie gniewa, panie Ryxe!

Serge, wsparty plecami o lśniącą taflę ściany, poczuł jej małą rączkę na swej twarzy. Pogłaskała go.

Ale Serge oczy zacisnął i stał bez ruchu, zdrętwiały. W duszy jego kipiała wściekłość, Gniew, ból, rozgoryczenie, żal — wszystkie te uczucia poplątały się w jego sercu, stworzyły przygniatający chaos myśli. Z tego chaosu wyłaniać się poczęła tępa, ślepa nienawiść — Do kogo? Czyżby do Czarnej Ivette — do tej, którą przed chwilą jeszcze całem jestestwem swojem kochał i pragnął? A jednak — Tak!

Ivette tym razem zbyt boleśnie zadrasnęła jego ambicję. Znów poszło o pieniądze.

Zacisnął zęby i z uporem wpatrywał się w mozajkę kaflowej podłogi.

— Cóż to. a te kwiaty, które odemnie codzień dostawała, to może nic nie kosztowały?! A codzienna bytność w Palace — to może także gratis?!

— O Boże, jakiż bezgranicznie byłem gługi! — szeptał ze łzami w oczach. — Wszystkie najlepsze uczucia składać u stóp takiej... takiej...

Jakieś wyrazy więzły mu w gardle, nie mógł tych słów wymówić.

Zdawało mu się, że słowami temi, których wyszeptać nie zdołał, pognębił, zdeptał kobietę, stojącą przed jego oczyma oddawna, nieustannie.

Z rezygnacją przetarł załzawione oczy i powlókł się w górę, po schodach.

— Było nie było myślał. — Trzeba się do reszty z tej miłości wyleczyć. A chyba najskuteczniej przyczyni się do tego obserwacja Ivette'y, bawiącej się wesoło w towarzystwie funtów szterlingów. Wracam na salę!

I wrócił do swego stolika, przy którym jeszcze tak niedawno siedział w towarzystwie La Noire Ivette.

IV.

Zbliżała się godzina trzecia w nocy. Gwar na sali kabaretu wzrastał. W srebrnych wiaderkach, lodem obłożone, coraz nowe butelki pojawiały się przy stolikach. Beztroska malowała sie na wszystkich twarzach. Nowy Rok, jak zwykle, zapowiadał się hucznie i wesoło.

Jazz-band oszalał. Bębny ogłuszały, trąby wibrowały w powietrzu, gwizdki przeszywały co chwila zadymioną atmosferę sali. Tańczono charlestone'a.

Serge z rozpaczy opróżniał sam już drugą butelkę. Kilka kobiet chciało się doń przysiąść, każdej pozbył się niegrzecznie. Rozbawieni sąsiedzi spoglądali na niego z ukosa, szepcąc sobie od czasu do czasu jakieś uwagi, którym towarzyszyły wymowne spojrzenia. Serge się tem nie przejmował. Wzrok jego oparł się o stolik w loży. po przeciwległej stronie sali.

Wiedział, że Ivette obecność jego zauważyła. Kilkakrotnie spotkały się ich oczy. Raz spojrzała nań zbliska, gdy — tańcząc z blondynem — mijała jego stolik. Spojrzenie jej było dziwnie pozbawione wyrazu. Serge widział zresztą, że piła bardzo dużo, nie mniej, niż jej towarzysz. Jak na tę ilość wypitego szampana — trzymała się świetnie. Za to Anglicy zdradzali mniej trzeźwą postawę.

Ivette w swej czarnej, wysoko zapiętej sukni jedwabnej, zachowywała się zupełnie spokojnie. Pozwalała Anglikom przyciskać wargi do swych małych delikatnych rąk.

W duszy Serge'a łkała miłość niezaleczona. Wmawiał w siebie, że to już nic, że to tylko tak...

Niespodziewanie wyrósł przed Serge'em kelner. Podał jakiś bilecik i oznajmił, że za chwilę przyjdzie po odpowiedź.

Bilet na jednej stronie głosił:

„Lord Rascal London.“

A z drugiej pismo Ivette'y — ołówkiem:

„Panie Ryxe! Mój lord i jego przyjaciel chcą zaraz, za wszelką ceną, odbyć powietrzny chrzest i przez kilka minut polatać nad Paryżem. Razem ze mną, naturalnie! Poleciłam im pana. Czy może pan o tej porze wynaleźć samolot? Proszę nam dać odpowiedź! Ivette.“

„P. S. Może pan od nich zażądać każdej sumy. Są pijani — zapłacą.“

(Ciąg dalszy nastąpi.)



POLSKA.

IV. Konkurs Międzynar. Żegl. Pow.

Kongres zostanie otwarty dnia 24-go października b. r., zamiast dnia 10, jak była podane poprzednio.

Członkowie Kongresu (i ich rodziny) korzystają we Włoszech ze zniżki kolejowej w wysokości 50% od granicy do Rzymu i z powrotem, poza tem otrzymają taką samą zniżkę na 3 podróże wewnątrz kraju, na jeden przejazd w każdą stronę.

Członkowie Kongresu otrzymają od sekretarjatu generalnego Kongresu legitymację osobistą, która będzie zaopatrzona w fotografję danego członka kongresu, poświadczoną przez Poselstwo Włoskie, lub też przez Konsulaty Włoskie.

Legitymacja powyższa zawiera kupony na wyżej wymienione zniżki kolejowe. Legitymacja ta jednak nie zwalnia od obowiązku posiadania paszportu.

Jubilat powietrzny. 5. z. m. pilot cywilny Ludwik Tokarczyk, prowadząc samolot na linji Kraków-Warszawa przekroczył swój 150.000 klm., które dotychczas przebył w powietrznej służbie komunikacyjnej. Pilot Tokarczyk urodzony w roku 1901 od roku 1901, od roku 1918 pełni zawód pilota, początkowo jako ochotnik wojskowy, przyczem w roku 1919 został ranny w głowę pod Koninem. W roku 1924 przeniesiony został do rezerwy, a w roku 1925 wstąpił do Polskiej Linji Lotniczej. Tokarczyk jest dziesiątym pilotem „Aerolotu“, który przebył dotychczas zawrotną przestrzeń powietrzną 150.000 klm.

Inowacja lotnicza na dworcach kolejowych. Ministerstwo komunikacji wydało zarządzenie, by na wszystkich dworcach kolejowych, które posiadają komunikację lo-

tniczą, obok rozkładu odjazdów pociągów, zamieszczone zostały tablice, wykazujące godziny odlotów samolotów. Inowacja ta jest wielce pożądaną, gdyż niewątpliwie bardzo poważnie będzie popularyzować komunikację powietrzną.

FINLANDJA.

Świetne próby ze spadochronem włoskim Salvador w Finlandji. Celem przedstawienia władzom wojskowym fińskim modeli spadochronów włoskiej konstrukcji i pomysłu, bawi w Finlandji obecnie misja włoska, w której bierze udział porucznik Freri, znany twórca spadochronu „Salvador", używanego obecnie przez lotnictwo włoskie.

Dokonane tamże próby wypadły wielce pomyślnie; szczególne zainteresowanie wzbudziły skoki, wykonane nad morzem, do których zostały użyte specjalne pasy ratunkowe, pomysłu por. Freri.

HISZPANJA.

Umowa lotnicza włosko-hiszpańska. Hiszpańska Rada Ministrów zatwierdziła projekt umowy lotniczej z Włochami, upoważniając Primo de Riverę do jej ratyfikacji.

JAPONJA.

Mecenas lotu Japonja - Ameryka. Pewien bogaty obywatel klubu ofiarował 50.000 dolarów dla pierwszego lotnika, który dokona lotu z Japonji do Ameryki przez Pacyfik.

TURCJA.

Komunikacja powietrzna w Turcji. Rząd turecki zamierza udzielić koncesji na uruchomienie w Turcji 3 linji komunikacji powietrznej: Cezarea - Sivas - Erserum, Cesarea-Malatia-Diarbekir, Cezarea-Angora-Konstantynopol.

WŁOCHY.

Puhar Schneider'a. W Wenecji wre przygotowanie do zawodów o puhar Schneider'a. Komisja Ministerjalna, przy współudziale pp. De Bernardi i Bacula, wnoszących do niej swe cenne doświadczenie, pracuje niezmordowanie. Punkty krańcowe przelotu nie są jeszcze dokładnie znane; wiadomo już jednak, iż znajdują się one na Lido, tak, iż publiczność będzie mogła widzieć cały przelot z każdego punktu Lida.

Ameryka zgłosiła trzy aparaty, tyleż Anglja. Aparaty angielskie są uważane za bardzo dobre i przewiduje się, iż zawody te wzbudzą olbrzymie zainteresowanie i przybiorą charakter szczególnie wojowniczy.

Ze Związku Lotników Polskich.

Na budowę hangaru dla Sekcji Treningowej Pil. Rez. Związku Lotnikow Polskich złożyli w dalszym ciągu:

6 Pułk Lotn. Lwów 57,50 zł,, Pracownicy Wydziału Pow. Łomża (Wilejka) 6,00 zł., Magistrat Tuszyn Starostwo Łódzkie 12,50 zł., Koło Związku Pracown. Samorząd. Kielce 25,00 zł., L. Ekert Nast. Drogerja Poznań 0,50 zł., Cukrownia Żnin 25,00 zł., Starostwo Sambor 50,00 zł., Marcinkowski J. Miejska Góra, Szkoła 28,00 zł., Wydział Powiatowy Poznań 50,00 zł., D-two Okr. Korpusu VII Sztab 2,00 zł., D-two 7 Dyonu Żan. Wojsk. Dok. VII 15,50 zł., D-two 7 Pułku Sap. Dok VII 0,50 zł., D-two Warsztatów Amunic. Dok VII 15,50 zł., D-two Oddziału Służby art. Dok VII 23,00 zł., D-two 7 Pułku art. Ciężkiej Dok VII 90,50 zł., D-two 7 Pułku art. Ciężkiej dodatek dobrowolny 54,39 zł., Kraj. Ubepiecz. Ogniowe Poznań 50,00 zł., D-two 7 Dyonu Art. przeciw Lotn. 16,00 zł., 56 p. p. Wlkp. Krotoszyn 126.15 zł., Magistrat Sokołów k/Rzeszowa 1,00 zł., Adwokat Hundt Poznań Kantaka 1 10,00 zł., Zarząd Gminy Janów k/Lwowa 4,00 zł., Wydział Powiatowy Strzelno 10,00 zł., Erhorn Cukiernia Fr. Ratajczaka Poznań 10,00 zł., Gmina Brzostek 0,50 zł., Magistrat Zawiercie 100,00 zł., Prof. Dr. Adam Jurasz Poznań Jasna 10 20,00 zł., Dr. Józef Chrzanowski Poznań Św. Marcin 45b 10,00 zł., Kasa Gminna Krynica 5,00 zł., Magistrat Zdołbunowo 5,00 zł., Starostwo Lida 0,50 zł., Urząd Gminy Wojstem 3,50 zł., Urząd Gminy Budsławskiej pow. Wilejka 3,50 zł., Dr. Med. Wilamowski Bolesław Poznań Pl. Nowomiejski 10a 5,00 zł., Magistrat Międzyrzecze Wojew. Lubelskie 2,50 zł., Magistrat Kamień Pomorski 10,00 zł., Magistrat Wołomia 0,50 zł., Zarząd Miasta Kosów Kołomyja 10,00 zł., Magistrat Zdzięcioł 20,00 zł., Urząd Gminy Kurzeniec p. Wilejka 3,50 zł., J. Sadzik Ognisko Z. P. N. S. P. Kępno 21,00 zł., Lud. Humpola Hieromski Kutno 10,00 zł., Urząd Miejski Brzdozany Małopolska 10,00 zł., Magistrat Mikołajów n/Dniestrem 2,00 zł., Magistrat miasta Lidy 10,00 zł., Magistrat miasta Myślenice 20,00 zł. Magistrat Aleksandrów Rynek 1 25,00 zł., Ognisko Z P. N. S. P. Ostrowo Wlkp. 3,50 zł., 68 p. p. Września 46,50 zł., Kasa Miejska Żerków 50,00 zł., Gmina Chojcienczyce 3,50 zł., Magistrat Miasta Wilejskiego 3,50 zł., Gmina

Zedziszki p. Wilejski 3,50 zł., Magistrat Słomniki 0,50 zł., Urząd Gminy Wilejskiej Kołowiczyn 3,50 zł., Dr. Wierzbicki Romuald Poznań Wrocławska 28/29 5,00 zł., Marjan Wiśniewski Kamień Koszyrski 25,00 zł., Inż. Zalewski Wład. Milanówek pod Warszawą 20,00 zł., Urząd Gminy Dołhinów 3,50 zł., Powiatowy Komitet L. O. P. P. Ropczyce 0,50 zł., Magistrat Rakoniewice 10,00 zł., Dąbrowski Emil Gniezno Zielony Rynek 11 5,50 zł. Razem z poprzednio wpłaconemi 2.934,14 zł.

Wszystkim, którzy przyczyniają się rozbudowy naszej floty powietrznej składamy w imieniu lotnictwa polskiego serdeczne podziękowanie.

ZARZĄD
ZWIĄZKU LOTNIKÓW POLSKICH.

Wiadomości z Sekcji Mechaników Lotniczych Z. L. P.

Wycieczka familijna

z urozmaiceniami różnymi odbędzie się w **niedzielę, dnia 21 sierpnia b. r. o godz. 15** (godz. 3 po południu) **w Domu Szwajcarskim.**

Zbiórka dla członków o godzinie **14**[15] w lokalu p. Bajerowej, oraz wspólna fotografja członków o godzinie 16.

Członków i sympatyków wraz z rodziną zaprasza *Zarząd.*

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski.

Z dniem 1 sierpnia 1927 roku pan MAKSYMILJAN CHARNAS

zmuszony był z powodu przeładowania pracą organizac. złożyć przedstawiciel. naszego pisma. Za dotychchczasową tak wydatną i ideową pracę dla dobra lotnictwa, czujemy się w obowiązku złożyć p. *M. Charnasowi* wyrazy najgłębszej podzięki. *Administracja i Redakcja.*

Czcionkami Drukarni Lotniczej w Poznaniu, Stary Rynek 95/96.